

# SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter  
Herausgeber:  
Presse- und  
Public Relations-Dienst, Zürich

Pour nos collaborateurs  
Edité par:  
Service de Presse et des  
Public Relations, Genève

For our Staff  
Published by:  
Press and  
Public Relations Office, Zurich



9. Jahrgang

Nr. 12

Dezember 1960

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM NOVEMBER 1960

	November 1960 (in 1'000 tkm)	November 1959 (in 1'000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer _____	22'240 + 51 %	14'681
Ausgelastete Tonnenkilometer _____	10'882 + 31 %	8'291
davon: Passagier- und Gepäck-tkm _____	7'616 + 35 %	5'641
Fracht-tkm _____	2'590 + 22 %	2'129
Post-tkm _____	676 + 30 %	521
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs _____	49,1 %	56,5 %

Im November betrug unser Transportangebot etwas über 22 Millionen Tonnenkilometer; unser Produktionsbudget wurde damit um 4,8 % übertroffen. Die Erhöhung gegenüber dem selben Monat des Vorjahres machte 51 % aus, wobei die Nachfrage um 31 % anstieg. - Im Linienverkehr sank der Auslastungsgrad auf 49,1 % (gegenüber 56,5 % im November 1959) und damit auf den tiefsten Stand des laufenden Jahres; er war aber immer noch etwas höher als im Budget veranschlagt (rund 44 %).

Von den einzelnen Verkehrsgebieten erbrachten lediglich der Südatlantik und der Mittlere Osten verbesserte Ladefaktoren. So waren die Südamerikakurse zu 57,4 % (i.V.: 48,3 %) und diejenigen nach unsern nächstlichen Destinationen zu 48,8 % (i.V.: 47,6 %) ausgelastet. Trotz leichter Vermehrung der Transportkapazität in beiden Sektoren gingen deren Anteile am Gesamtangebot zurück.

In Europa steigerten wir die Zahl der offerierten tkm um 30 %. Das Nachfragemehr erreichte 24 %. Die Auslastung stellte

sich auf 50,0 % oder 2,2 %-Punkte schlechter als im vorjährigen Parallelmonat.

Ueber dem Nordatlantik vermehrten wir auf den Passagierkursen das Angebot um 141 %. Die verkaufte Leistung vermochte diesen Produktionsprung nicht einzuholen, obwohl sie ihrerseits beachtlich, d.h. um 68 %, zunahm. Der Ladekoeffizient sank von 64,4 % auf enttäuschende 44,9 %. - Bei den DC-6A-Frachtkursen - sie sollen übrigens vor Weihnachten dieses Jahres endgültig eingestellt werden - konnten 56,0 % (i.V.: 63,5 %) der angebotenen Produktion verkauft werden.

Schliesslich zeitigten auch unsere Fernostflüge auslastungsmässig nicht mehr ein so gutes Resultat wie vor Jahresfrist (54,8 % gegenüber 64,1 %), wobei wir allerdings eine um 38 % vermehrte Offerte in Betracht ziehen müssen. Auf der Nachfrageseite betrug hier der Zuwachs immerhin 18 %.



ALLEN LESERN  
DER "SWISSAIR NEWS"  
WÜNSCHEN WIR RECHT  
FROHE WEIHNACHTEN UND  
EIN GLÜCKLICHES NEUES JAHR

DIE REDAKTION

ZUM JAHRESWECHSEL

Liebe Swissair-Mitarbeiter,

Das zu Ende gehende Jahr hat für unsere Gesellschaft eine ganz besondere Bedeutung. Im Frühsommer ist unsere Flotte durch modernste Strahltriebflugzeuge vergrössert worden, und die Caravelles und DC-8 stehen seit mehr als sechs Monaten nun im Einsatz. Die Swissair ist der nie ruhenden Entwicklung der Technik gefolgt und demonstriert damit ihren Willen und ihre Fähigkeit, den immer härter werdenden Konkurrenzkampf erfolgreich durchzuhalten.

Ich weiss um die grossen Schwierigkeiten, welche diese neueste Etappe in der Geschichte unserer nationalen Fluggesellschaft gebracht hat und um die Unzulänglichkeiten, welche zum Vorschein gekommen sind. Ich bin mir auch bewusst, dass das kommende Jahr noch schwieriger sein kann, und dass es an unsere gesamte Organisation und an jeden Mitarbeiter die höchsten Anforderungen stellen wird. Ich bin überzeugt, dass Sie alle mit mir den Wunsch haben, dass wir am Ende des Jahres 1961 befriedigt sein dürfen über das Geleistete und mit Vertrauen der Zukunft entgegenblicken können.

Wir sind berechtigt, stolz zu sein auf die stetige Entwicklung der Swissair in den vergangenen Jahren, auf den guten Ruf, den sie in weitesten Kreisen, besonders aber bei unseren Passagieren geniesst und auf die Achtung, welche uns auch unsere Konkurrenz entgegenbringt. Ich möchte Ihnen allen, die Sie zu diesem Resultat beigetragen haben, meinen aufrichtigen und herzlichen Dank aussprechen.

Was veranlasst mich, mit Vertrauen und Zuversicht der Zukunft entgegenzuschauen? Es sind dies hauptsächlich vier Gründe:

Erstens zähle ich auf das Können aller Mitarbeiter, auf ihre Einsatzfreudigkeit und ihren Willen, das Beste zu leisten. Jede Leistung und jeder Erfolg hängen schliesslich von der menschlichen Arbeit ab, wobei es nicht darauf ankommt, ob sie im Bureau, in der Werkstatt, am Boden oder im Flugzeug geleistet wird. In einem grossen und so weit verzweigten Unternehmen wie der Swissair ist es dabei besonders von Bedeutung, dass der Einzelne sich bewusst ist, dass seine Arbeit nicht allein wichtig, sondern dass sie ein Teil des Ganzen ist. Zusammenarbeit, Rücksichtnahme auf den Nebenmann und Hilfsbereitschaft erzeugen eine Atmosphäre, welche die Zusammengehörigkeit und den Teamgeist fördert und dem Einzelnen sowie dem gesamten Unternehmen Nutzen bringt.

Ich glaube, dass dieser wertvolle Geist der Gemeinsamkeit, des "Am-Gleichen-Strick-Ziehens", im Personal der Swissair vorherrscht. Ich freue mich darüber; denn dieser Geist verhindert - wie wir dies in der Vergangenheit wiederholt erfahren durften -, dass Einzelne oder bestimmte Gruppen ihre Interessen vor diejenigen der Gesamtheit stellen.

Zum zweiten möchte ich feststellen, dass die Swissair das Vertrauen und die Unterstützung unserer Behörden und unserer Bevölkerung geniesst. Mehrere hundert Personen, von denen viele aus bescheidenen Verhältnissen kommen, haben im abgelaufenen Jahr Aktien der Swissair gekauft und Tausende haben von unseren Obligationen gezeichnet, welche 1960 im Gesamtbetrag von 100 Millionen Franken zur Ausgabe gelangten. Wir sind verpflichtet, durch unsere Leistungen das uns entgegengebrachte Vertrauen zu rechtfertigen.

Zum dritten darf ich sagen, dass unsere Wahl für die neuen Flugzeuge die richtige war; DC-8 und Caravelle haben sich bereits bewährt. Die Kinderkrankheiten, die jeder neue Flugzeugtyp durchzumachen hat, sind bei beiden nicht aussergewöhnlich und zum grossen Teil bereits überwunden. Der Coronado wird ihnen kaum nachstehen. Sie verdienen Vertrauen, und es muss für alle diejenigen, die damit zu tun haben, eine Freude sein, sie mit Liebe und Sorgfalt zu fliegen und zu warten.

Zum vierten - an Bedeutung jedoch nicht an letzter Stelle - zähle ich auf die Fortführung der so langjährigen Tradition, auf die Begeisterung und Liebe aller Mitarbeiter zur Swissair, die je und je, besonders aber in schwierigen Zeiten, mitgeholfen haben, die Leistungen zu steigern und Schwierigkeiten und Hindernisse zu überwinden.

Sind dies nicht genügende und gute Gründe, um im kommenden Jahr mit Vertrauen an die Arbeit zu gehen? Dabei wollen wir uns bewusst sein, dass wir durch unsere Arbeit nicht nur für das tägliche Brot sorgen, sondern mitwirken an einer schönen und stolzen Aufgabe.

Meine herzlichen Wünsche für das neue Jahr gelten Ihnen allen sowie Ihren Angehörigen.

Ernst Schmidheiny  
Präsident des Verwaltungsrates

EIN HALBES JAHR SWISSAIR-JETS

In den ersten sechs Monaten seit den Caravelle- und DC-8-Eröffnungsflügen am 21. bzw. 30. Mai dieses Jahres ergaben sich für die beiden Flugzeugtypen folgende Verkehrsresultate:

	DC-8 30.5. - 30.11.	Caravelle 21.5. - 20.11.
Etappenpassagiere	72'726	115'927
Flugkilometer	2'749'321	2'143'011
Bediente Stationen	9	19

Im gleichen Zeitraum wurden mit DC-8 insgesamt 32'174 Fluggäste über den Atlantik befördert.

### Dienstjubiläum

Am 8. Dezember konnte Herr Hermann Wunderli, Wartung Kolbenflugzeuge, Dept. IV, auf zwanzig Jahre Dienst in unserer Gesellschaft zurückblicken. Der Jubilar begann seine Tätigkeit bei der Swissair in Dübendorf allerdings bereits im Februar 1938. Kurz nach Kriegsausbruch verliess er uns jedoch vorübergehend, um dann Ende September 1942 seine Arbeit bei der Flugzeugmontage wieder aufzunehmen. Der 8. Dezember 1940 ist also ein errechnetes Eintrittsdatum.

1944 wurde er mit einer Equipe weiterer Mitarbeiter nach Emmen detachiert, wo Swissair-Mechaniker den Unterhalt von Morane-Jagdflugzeugen der Armee besorgten. Im Mai 1945 erfolgte seine Ernennung zum Mechaniker I. Fünf Jahre später versah Herr Wunderli während zwei Monaten ablösungsweise den Posten eines Stationsmechanikers in Kopenhagen. Auf Neujahr 1957 konnte er zum Schichtenführer ernannt werden.

Wir wünschen Herrn Wunderli, der sich um seiner Geselligkeit willen grosser Beliebtheit bei seinen Kollegen erfreut, noch manches Jahr erfolgreichen Wirkens.

### NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Flugkapitän Pierre Rellstab erhielt den Grad eines Caravelle-Kommandanten (Sektor Mittlerer Osten). Die Piloten André Borrand, Antoine Crivelli, Alex Hager und Peter Ritter sind zu CV-440 Pilots-in-Command und Flugkapitän Carlyle Carleton zum DC-3-Kommandanten ernannt worden.

Wir gratulieren!

### DEFINITIV IM AMT

Die Leitung der Operationsplanung des Dept. III wurde definitiv Herrn Hans Bachofen übertragen. Wir wünschen Herrn Bachofen viel Erfolg.

### SWISSAIR STELLT KAISERLICHEN NAVIGATOR

Aus Anlass des Staatsbesuches Haile Selassie I. in Brasilien wurden die Ethiopian Airlines Anfang Dezember mit der Durchführung eines DC-6B-Charterfluges für den Monarchen von Addis Abeba über Monrovia nach Rio beauftragt. Da sich beim fliegenden Personal der abessinischen Gesellschaft keine Südatlantik-Navigatoren fanden, erging eine Anfrage an die Swissair, die Herrn Pierre Vuille in das kaiserliche Gefolge delegierte.

### AUSDEHNUNG DES EIGENEN FERNSCHREIBNETZES

In enger Zusammenarbeit mit unserm Partner SAS nehmen wir Mitte Dezember in Frankreich, Grossbritannien, Belgien, den Niederlanden, Deutschland, Dänemark, Schweden, Finnland, Polen, der Tschechoslowakei, Jugoslawien und den Balkanländern ein eigenes Fernschreibnetz in Betrieb.

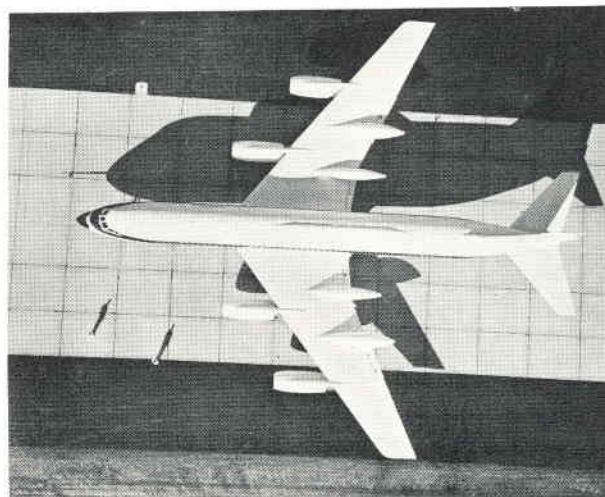
### WEITERE FLUGZEUGVERKÄUFE

Im November verkauften wir die folgenden beiden Einheiten unseres Flugzeugparks:

- am 18.11. den DC-3 HB-IRS nach Spanien und
- am 29.11. den DC-7C HB-IBN nach den USA.

### PENSIONS KASSE

Die Mitglieder der Allgemeinen Pensionskasse der Swissair können den Betrag einer allfälligen monatlichen Salärerhöhung während der ersten drei oder sechs Monate des kommenden Jahres auf ihr persönliches Sparkonto einzahlen. Sie erhalten entsprechende Anmeldeformulare oder nähere Auskünfte bei den Personaldiensten der Departemente oder beim Büro für Personalversicherung (Tel. int. 586).



"ROLL-OUT" DES ERSTEN "CORONADO"

Am 23. November konnte auf dem Lindbergh-Flughafen von San Diego der "Roll-out" des ersten Convair 990 "Coronado" gefeiert werden.

Mit "Roll-out" bezeichnen die Flugzeugwerke den Zeitpunkt, an dem die erste bis auf den Innenausbau fertige Einheit die Werkstätten verlässt.



AB WEIHNACHTEN: EIGENER ZUBRINGERBUS

Der Verwaltungsrat hat kürzlich einem Auftrag zugestimmt, für den Autozubringerdienst zwischen Zürich-Stadtterminus und Flughafen einen gesellschaftseigenen Fahrzeugpark in Auftrag zu geben. Es handelt sich dabei um elf 45-plätzigige Autobusse mit Chassis und Unterflurmotor der Firma Saurer und einer Carrosserie der Firmen Ramseier & Jenzer AG, Bern, und Tüscher & Co., Zürich. Der Prototyp kann bereits ab Weihnachten 1960 erprobt werden, während die Serie von zehn Fahrzeugen 1962 zur Ablieferung gelangen wird.

Die Firma Winterhalder AG, die den Zubringerdienst seit 1945 besorgt hat, wird diese Aufgabe noch bis zur Ablieferung des neuen Fahrzeugparks durchführen. Hernach übernimmt die Swissair den Betrieb mit eigenem Personal; der Fahrzeugunterhalt wird den Verkehrsbetrieben Zürich anvertraut.

Mit dieser auch wirtschaftlich vorteilhaften Neugestaltung des Busdienstes wird dem wachsenden Bedürfnis für einen raschen Zubringerdienst mit grosser Transportkapazität bestmöglich Rechnung getragen.

Unser Bild zeigt das Modell des neuen Swissair-Zubringerbus in Zürich. Die bequemen Sitzplätze sind durch zwei Türen gut zugänglich. Im Heck des Fahrzeuges befindet sich ein gross dimensionierter Gepäckraum.



SWISSAIR-REKORD  
NEW YORK - ZÜRICH UM EINE VIERTELSTUNDE UNTERBOTEN

In der Nacht auf den 4. Dezember - ein Monat und ein Tag nachdem die HB-IDC mit einer Flugzeit von 6 Stunden 31 Minuten eine neue Bestleistung auf dem Weg von New York nach Zürich aufgestellt hatte - legte unser DC-8 HB-IDB "Jungfrau" dieselbe Strecke in 6 Stunden 15 Minuten zurück. An Bord des von Flugkapitän Armin Borner gesteuerten Flugzeugs befanden sich 73 Passagiere und 1160 kg Fracht. Die durchschnittliche Geschwindigkeit lag bei 1090 km/h, wobei Spitzen bis zu 1210 km/h - bei einem Rückenwind von 170 Knoten - erreicht wurden.

SAS-REKORDFLUG ÜBER DEN POL

Mitte November stellte ein neuer DC-8 des SAS während des Ablieferungsfluges auf der 10'130 km messenden Polstrecke zwischen Los Angeles und Kopenhagen einen Rekord auf. Das Flugzeug legte die Distanz ohne Zwischenhalt in 10 Stunden 43 Minuten zurück, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 950 km/h entspricht.

ZUTRITT ZUM TECHNISCHEN AREAL IN KLOTEN

Aus Sicherheitsgründen musste die Bewachung unseres technischen Areals beträchtlich verschärft und die Personenkontrolle auch auf Betriebsangehörige der Swissair ausgedehnt werden. Die folgenden Regeln sind ab sofort allgemein verbindlich:

1. Der Zutritt zum technischen Betrieb hat grundsätzlich durch den Haupteingang beim Portierhaus zu erfolgen. Während der normalen Arbeitszeit kann das Areal auch durch die Strassenunterführung vom Schulhaus her betreten werden. Radfahrer sind berechtigt, die Baustrasse von Rümlang her zu benutzen.
2. Swissair-Angestellte haben beim Betreten des technischen Areals durch Firma-Abzeichen oder Personalausweis ihre Zutrittsberechtigung zu beweisen.
3. Die Bewachungsorgane im technischen Areal sind befugt, Personen jederzeit zur Ausweisleistung aufzufordern.
4. Sämtliche Fahrzeuge sind auf den dafür vorgesehenen Parkplätzen, bzw. Veloständern ausserhalb des technischen Areals abzustellen.
5. Kantinenbesuchern ist strikte untersagt, die Rollwege zu benützen.

\*\*\*\*\*

HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand gratulieren zu dürfen:

- Planungsdienst: 17.10. Jo Hanns Wild, Anlagen und Bauplanung
- Generalsekretariat: 20.8. Frl. Monica Anselmi (jetzt: Frau Weiss), Presse & Public Relations
- Dept. I: 15.10. Alfons Bär, Büro für Bodenorg.kosten, 29.10. Beat Nagel, Passagen- Verkaufsabrechnung Inland
- Dept. II: 8.10. Frl. Anita Rügger (jetzt: Frau Schneeberger), Studienbüro, 29.10. Frl. Greta Keller (jetzt: Frau Bartschi), Reservation Zürich
- Dept. III: 6.5. Walter Schmid, Buffetbereitstellung, 27.6. Kurt Ris, Flight Ops, 10.9. Heinrich Sidler, Bordmechaniker, 26.9. Harry Straub, Traffic, 7.10. Kurt Christinat, Kabinenpersonal, 8.10. Werner Gimmi, Bordmechaniker, 15.10. Kurt Wohlgenut, Flight Ops, 9.11. Hans Vetsch, Frachtdienst
- Dept. IV: 7.10. Josef Ziltener, Planung und Analysen, 10.10. Peter Gilardoni, Garage, 29.10. Karl Baumann, Instrumentenwerkstatt, 29.10. Erich Kradolfer, Aggregate-Werkstatt, 20.11. Harry Malzacher, Werft

RATSCHLÄGE FÜR VORSITZENDE UND SOLCHE, DIE ES WERDEN WOLLEN

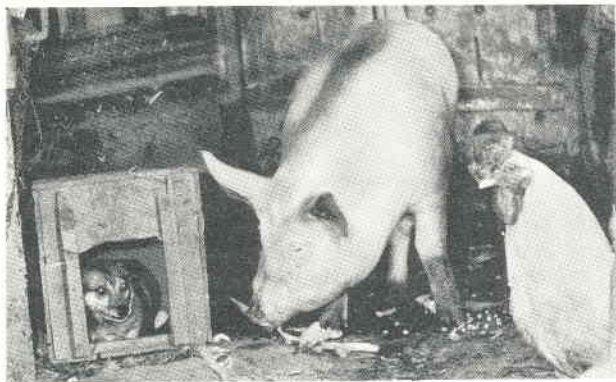


- Wie behandelt man seine Konferenzteilnehmer am zweckmässigsten?
- 1 Der Streitsüchtige:  
Bleibe ruhig, lass Dich nicht ein mit ihm. Hindere ihn daran, die Diskussion an sich zu reißen.
  - 2 Der Positive:  
Eine grosse Hilfe in der Diskussion. Lasse ihn häufig zu Wort kommen.
  - 3 Der Alleswisser:  
Die anderen Teilnehmer sollen sich mit seinen Theorien auseinandersetzen.
  - 4 Der Geschwätzige:  
Unterbrich ihn taktvoll. Beschränke seine Redezeit.
  - 5 Der Schüchterne:  
Stelle ihm leichte Fragen. Stärke sein Selbstbewusstsein. Gib ihm eine Chance.
  - 6 Der Unkollegiale, Widerborstige:  
Kitzle seinen Ehrgeiz. Anerkenne sein Wissen und seine Erfahrung und nütze sie aus.
  - 7 Der Dickhäutige:  
Frage ihn über seine Arbeit aus. Er soll ihn interessierende Beispiele aus seiner Tätigkeit erzählen.
  - 8 Der Ueberhebliche:  
Kritisiere ihn nicht. Wende die "ja, aber-Technik" an.
  - 9 Der ewige Frager:  
Er versucht, den Vorsitzenden in eine Falle zu locken. Gib seine Fragen an die anderen Teilnehmer weiter.

GOLDENER PINSEL FÜR DIE SWISSAIR

Am 3. Dezember konnte unser Propagandachef René Nordmann in Village-neuf (Elsass) vom bekannten Graphiker Donald Brun den "Goldenen Pinsel" - den vom Bund Graphischer Gestalter gestifteten Preis für qualitativ hochstehende Werbung - entgegennehmen. Unser Bild hält den Moment der Uebergabe fest. In den "Basler Nachrichten" lesen wir dazu folgenden Kommentar: "Donald Brun fiel die Ehre zu, den goldenen Pinsel erstmals zu verleihen. Die Auszeichnung fiel der Swissair zu, die sich seit Jahren erfolgreich bemüht, ihre Werbung bis ins kleinste Detail graphisch sauber zu führen und damit auch auf diesem Gebiet eine ebenso hohe Qualität wie in ihren Flugleistungen pflegt."

(Bild: Christian Baur)



ZOO-LOGISCHES

Auf dem Basler Flugplatz sind initiative Kräfte am Werk. Nachdem die Angehörigen des Technischen und des Start-Dienstes bereits vor drei Jahren im do-it-yourself-Verfahren eine Bordküche eingerichtet hatten, haben sie seither das Bordbuffet durch einen Lagerraum, eine Abwaschanlage und ein Brennstoffmagazin ergänzt. Eines Tages kam nun der Stationsleiter auf die Idee, man könnte eigentlich auch die Abfälle des Küchenbetriebes noch nutzbringend verwerten. Da sich kein Käufer fand, machte man sich selbst auf die Suche nach einem Futtermittel. Und siehe da, im nahen St. Louis wurde ein Schweinestall gefunden, wo die Sau Antoinette - unser Bild - von Stund an kräftig gemästet wurde und sich dabei sauwohl fühlte. Inzwischen ist sie aber bereits - mit einem Gewinn von 300 Franken - dem Metzger verkauft worden. Unsere Kollegen in Blotzheim werden im kommenden Jahr drei bis vier Ferkel aufziehen, womit Swissair Basel wohl die einzige Station sein dürfte, die über einen kleinen landwirtschaftlichen Nebenbetrieb verfügt.

(Bild: Facchinetti)

### 80 ICAO-MITGLIEDSTAATEN

Ende November trat die Republik der Elfenbeinküste als 80. Mitgliedstaat der ICAO bei.

### 176 PASSAGIERE AUF EINEM DC-8

In der Nacht auf den 30. November beförderte ein von der amerikanischen Regierung gecharterter Swissair-DC-8 die bisher grösste Anzahl Personen in einem einzigen Flugzeug über den Atlantik. An Bord waren 120 Gattinnen von in Deutschland stationierten Soldaten, 56 Kleinkinder und elf Besatzungsmitglieder.

### CARAVELLE-AUFTRÄGE

Die jüngste Zählung der Caravelle-Aufträge ergab ein Total von 109 Bestellungen und 35 Optionen. Die Entwicklungskosten sind bei einer Verkaufsziffer von 220 Einheiten gedeckt. Der Präsident der Sud-Aviation-Werke, Georges Hérel, kündigte berechnete Hoffnungen auf den Eingang weiterer Aufträge - namentlich aus Nordamerika - an. Sud-Aviation schätzt die zu ersetzende Anzahl Kolbenflugzeuge vergleichbarer Grössenordnung (DC-4, C-46 sowie Constellation-, Convair- und Viscount-Typen) auf 1456; davon sind nahezu 600 in Nordamerika und über 300 in Europa stationiert.

### BIS 1963: 600 STRAHLVERKEHRSFLUGZEUGE

Eine Statistik der IATA hält fest, dass bei ihren Mitgliedschaften Ende 1958 insgesamt 14 und ein Jahr später 140 Strahlmaschinen im Betrieb waren. Für Ende 1963 wird ein Bestand von 600 Jets geschätzt.

### ROBERT LOOSLI †

Am 1. Dezember erlag Navigator Robert Loosli, ein lieber und geschätzter Mitarbeiter, in seinem 40. Lebensjahr völlig unerwartet einer Herzkrise.

Der Verstorbene wollte ursprünglich den väterlichen Beruf erlernen und studierte deshalb während sieben Semestern an der ETH Forstwirtschaft. Mitte Juli 1947 trat er, von der Fliegerei unwiderstehlich angezogen, als Angestellter in die Navigationsabteilung der Swissair ein. Ab Neujahr 1949 war er als Linkstrainer-Instruktor tätig; er behielt dieses Amt auch noch, als er am 1. August 1952 zum selbständigen Navigator ernannt wurde. Seit dem 1. März 1959 arbeitete Herr Loosli bei uns nur noch zur Hälfte, um an der rechts- und staatswirtschaftlichen Fakultät der Universität Zürich erneut eine akademische Laufbahn zu beginnen. Anfang November berichtete er unserem Personaldienst, dass er ab 1. Dezember - nach Abschluss der Examen - seinen Dienst wieder voll versehen könne ...

Seiner schwergeprüften Gattin sei auch an dieser Stelle das herzlichste Mitgefühl aller seiner Arbeitskollegen ausgedrückt. Wir werden Robert Loosli ein ehrendes Andenken bewahren.

# SWISSAIR

Nr. 83

Dezember 1960

Herausgegeben durch:

Organisationsdienst



Diesmal treten wir wirklich als Weihnachtsmann auf. Seit Jahren konnten wir keine "Gute Idee" publizieren, die einen so grossen Totalbetrag an Prämien aufweist. Den glücklichen Gewinnern gratulieren wir bestens und wünschen Ihnen gleichzeitig recht frohe Festtage.

Frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr wünschen wir aber auch allen andern Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair. Wir hoffen, dass wir im 1961 möglichst vielen möglichst hohe Prämien aus dem Vorschlagswesen zusprechen

nen.

\*\*\*\*\*

Hr. Werner Anker, Abt. Passagierflugdienst, Dept. III	Fr. 500.--	7021
Hr. Werner Walder, Abt. Geräteüberholung, Dept. IV	Fr. 350.--	7121
Hr. Josef Achermann, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 350.--	7732
Hr. Angelo Bont, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 200.--	6652
Hr. Jakob Leuenberger, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 140.--	6320
Hr. Werner Ebnöther, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 120.--	7081
Hr. Rudolf Müller, Kontroll-Abteilung, Dept. IV	Fr. 70.--	5627
Hr. Emil Rosenberger, Ing.-Abteilung, Dept. IV	Fr. 50.--	7053
Hr. Christian Egli, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 50.--	7122/7773
Hr. Kurt Wassmer, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 40.--	7758
Hr. Ivo Meier, Abt. Flzg.-Unterhalt, Dept. IV	Fr. 20.--	7025

\*\*\*\*\*

7021

für die Bordbuffets benötigte Trockeneis wurde bis anhin in Wellkarton und Packpapier verpackt angeliefert und bei uns portionenweise in Kisten umgepackt. Dieses System hatte den Nachteil, dass beim heutigen Grossverbrauch an Trockeneis die Verpackung jährlich hohe Kosten verschlang und zudem beim nachträglichen Umpacken enorme Substanz-Verluste durch Verdampfen in Kauf genommen werden mussten.

Herr Werner Anker machte nun den Vorschlag, für den Transport und die Aufbewahrung des Trockeneises spezielle, gut isolierte Kisten anzufertigen und das Eis direkt durch den Lieferanten gebrauchsfertig in diese verpacken zu lassen. Damit können die gesamten Verpackungskosten eingespart und der Verlust durch Verdampfen auf ein Minimum reduziert werden. Selbst nach Abzug der Anschaffungskosten für die relativ teuren Kisten und unter Berücksichtigung der höheren Transportkosten resultiert aus diesem Vorschlag eine ganz bedeutende jährliche Einsparung.

7121

Es zeigte sich mit der Zeit, dass die Scheuerstellen und Risse an den meisten der noch vorhandenen Augmentorrohrbriden nicht mehr wie bisher durch Auflöten resp. Schweißen repariert werden können, sondern die defekten Teile durch neue ersetzt werden müssen.

Die hohen Kosten, die durch den Kauf von Original-Teilen entstehen, bewogen Herrn Werner Walder die Möglichkeit der Eigenfabrikation zu studieren. Durch geringfügiges Abändern eines bestehenden alten Werkzeuges gelang es ihm, die für eine solche Fabrikation äusserst wichtige Bördellehre herzustellen. Mit dieser können nun diese fraglichen Teile ohne grossen Kostenaufwand im eigenen Betrieb angefertigt werden.

7732

Herr Josef Achermann machte darauf aufmerksam, dass infolge der Vibration die Luftleitbleche am Zylinderfuss ständig durchgescheuert werden. Um die dadurch entstehenden kostspieligen Reparaturen zu umgehen schlug er vor, den Befestigungskragen der Luftleitbleche durch Aufnieten einer Scheuerauflage in Form eines dünnen Stahlstreifens zu schützen, so dass jeweils nur diese Scheuer-



auflagen ersetzt werden müssen. Es konnte durch diese Verbesserung bereits eine namhafte Zahl an Arbeitsstunden eingespart werden.

6652

Es ist eine statische und aerodynamische Forderung, dass die Nylon-Windfänge an den Höhen- und Seitenrudern der CV-440-Flugzeuge keine Risse oder Löcher aufweisen dürfen. Um aber die beschädigten Windfänge nicht durch neue ersetzen zu müssen, schlug Herr Angelo Bont vor, diese Teile mit verdünntem EC-801-Kitt zu überstreichen. Dieser Kitt bildet selbst einen gewissen Schutz und schafft aber vor allem die Voraussetzung, dank derer Risse und Löcher einwandfrei repariert werden können. Der über eine längere Zeit durchgeführte Versuch ergab, dass dadurch pro Jahr 6 Windfänge eingespart werden können.

6320

Zum Reinigen der Propeller-Dome im Flugbetrieb konstruierte Herr Jakob Leuenberger eine Waschorruchtung. Dieselbe bringt eine Erleichterung bei der alle 250 Flugstunden durchzuführenden Reinigung der Dome, indem darin der Schmutz dieser Teile selbsttätig abgespült wird. Gleichzeitig lässt sich damit noch eine wesentliche Einsparung an White-Spirit erzielen. Da die ganze Einrichtung fast ausschliesslich aus Alt- oder nicht mehr benötigtem Material gebaut wurde, konnte mit geringen Kosten eine wesentliche Verbesserung des bis dahin bestehenden Arbeitsverfahrens geschaffen werden.

7081

Herr Werner Ebnöther machte den Vorschlag, in der Werft ein Säurebad zu errichten. Dieses soll dem Zweck dienen, die Korrosionen an verschiedenen Flugzeug-Bauteilen, die bisher durch Bürsten und Schaben entfernt werden mussten, durch blosses Einlegen zu entfernen. Eingehende Versuche haben ergeben, dass für viele solcher Bauteile diese Methode genügt. Dadurch ist es möglich, den Aufwand an Handarbeit weitgehend zu reduzieren, besonders an Bauelementen, wo die Zugänglichkeit mit Bürste und Schaber erschwert ist.

5627

Beiden Revisionsarbeiten an der Landeklappe und am Fahrwerk lässt es sich leider nicht vermeiden, dass das Hydraulik-System unter Druck gesetzt werden muss, bevor die Arbeiten an einem der beiden Teile abgeschlossen sind. Im Gegensatz zur Landeklappe, die in jeder beliebigen Position blockiert werden kann, besitzt das Fahrwerk nur die beiden Endstellungen "EIN" und "AUS". Die Arbeiten am Fahrwerk lassen sich aber in den meisten Fällen nur ausführen, wenn dieses eingeknickt ist, was jedoch bedingt, dass kein hydr. Druck auf dem System vorhanden ist, ansonst das Fahrwerk in eine der beiden Endstellungen läuft. Um jede Unfallgefahr auszuschliessen wurden bisher die entsprechenden Leitungen jeweils abgehängt. Diese umständliche und langwierige Arbeit veranlasste Herrn Rudolf Müller einen Sicherungsbügel anzufertigen, der am Wählerventil eingesetzt werden kann, den Ventilschieber blockiert und das Fahrwerk auf einfache Art vor einem Ein- oder Ausfahren absichert, ohne dasselbe vom Hydraulik-System abzutrennen.

7053

Herr Emil Rosenberger stellte über die ihm zugewiesene Spezialarbeit, nämlich das Honen (Feinbearbeitungsverfahren) verschiedener Motorenteile, eine Dokumentation zusammen. Indem er nämlich verschiedene technische Fachpublikationen betr. das Honen mit Dokumentationen über die in unserem Betrieb ausgeführten Arbeiten ergänzte, hat er einen Leitfaden zusammengestellt, der alles Grundsätzliche und Wissenswerte über das Honen vermittelt. Dieser Leitfaden dient zugleich als wertvolle Anleitung bei der Einarbeitung neuer Arbeitskräfte.

Für das bewiesene Arbeitsinteresse sei Herrn Rosenberger Dank gesagt. Möge die ihm zugesprochene Prämie viele andere Mitarbeiter zu gleicher Initiative anspornen.

7122

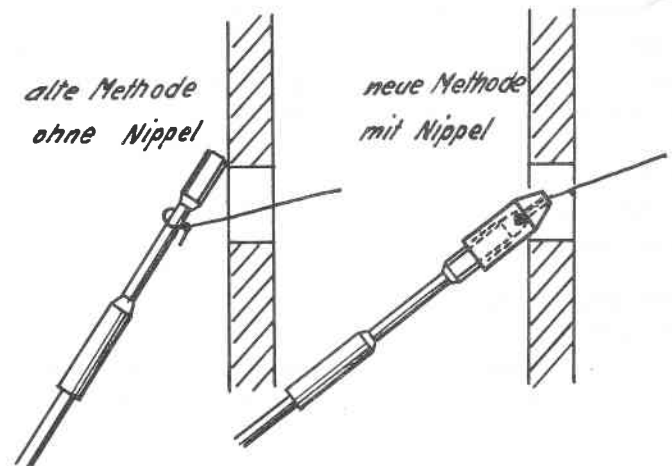
Um die Oxygen-Leitungen eindeutig und frühzeitig genug als solche erkennen zu lassen und damit der Gefahr, dass sie mit Oel abgepresst werden, zu steuern, regte Herr Christian Egli an, diese Leitungen sofort, d.h. direkt nach ihrer Fertigstellung, mit dem grünen "OXYGEN"-Band zu bezeichnen.

7773

Im weiteren schlug er für die Lagerung von Flugzeug-Bauteilen, die zwecks Reinigung, Korrosionsbehandlung, Revision oder Reparatur ausgebaut werden müssen, verschiedene Verbesserungen vor. Wenn bei der durchgeführten Reorganisation auch nicht alle seine vorgeschlagenen Verbesserungen berücksichtigt werden konnten, so lösten doch einige davon verschiedene längst bestehende Probleme.

7758

Um das Einziehen der Bedienungskabel am Flugzeug zu vereinfachen schlug Herr Kurt Wassmer vor, spezielle Nippel anzufertigen, die am Kabelendstück aufgeschraubt werden können. Die durch das Nippelzentrum laufende Schnur ermöglicht nun, die Kabel ohne Schwierigkeiten durch die Durchführungen und über die Rollen zu ziehen.



7025

Der Vorschlag von Herrn Ivo Meier, die Aufhängevorrichtung der Aussenbordkabel im Jet-Hangar weiter gegen die Mitte zu versetzen ist zweckmässig. Es wird ihm so bald wie möglich Rechnung getragen.



Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

6814

Weglassen des Supportes in der Mitte der Synchr.-Stange bei den R-3350-Motoren. Dieser Support ist aus Sicherheitsgründen angebracht worden. Er dient dazu, allzu starke Druckbiegungen, die zu einer bleibenden Verformung der Synchr.-Stange führen könnten, zu vermeiden. Aus diesem Grunde kann er nicht weggelassen werden. Zudem ist die Montage nicht so zeitraubend, dass sich eine andere Lösung aufdrängen würde.

7074

Schutz der Cockpitfenster gegen Beschädigungen durch Kopfhörer. Die Kratzer an den Cockpitfenstern lassen sich leider auch mit den vorgeschlagenen Schutzvorkehrungen nicht vermeiden, da sie von ganz verschiedenartigen Ursachen herühren. Das einzige wirksame Mittel, um solche Schäden zu verhüten, liegt in einer äusserst sorgfältigen Behandlung dieser leicht verletzbaren Scheiben. Immerhin ist festgestellt worden, dass die seitlichen Cockpitfenster nur ganz selten wegen vorhandenen Kratzern ersetzt werden müssen; in den weitaus meisten Fällen müssen die Scheiben ausgewechselt werden, weil sich zwischen den Glasschichten Separationen gebildet haben.

7049

Ausbau der Seifenspender aus den Flugzeugen. Sicher könnten die Seifenspender für flüssige Seife dort ausgebaut werden, wo zusätzlich solche für Seifenstücke vorhanden sind. Da aber mit dem Ausbau keine nennenswerte Einsparung erzielt wird und er nur mit zusätzlichen Instandstellungsarbeiten am Flugzeug verbunden ist, werden vorläufig diese Spender an ihrem Ort belassen. Ausserdem zeigt die Erfahrung, dass der weitaus grösste Teil der Passagiere die flüssige Seife vorzieht.

7112

Änderung der Gummiunterlagen bei den Kohlenträger-Anschlüssen der Propellerenteisung DC-6. Diese Gummiunterlagen können nicht abgeändert werden, weil sie nicht nur Unterlagen, sondern gleichzeitig als Abdichtung zu dienen haben. Zudem ergab die Untersuchung der festgestellten Troubles, dass die Störungsursache in den allerwenigsten Fällen im zu geringen Kontaktdruck liegt.

7130

Neugestaltung der Reparaturkarten. Die Untersuchung der Zweckmässigkeit der bestehenden Betriebspapiere bildet einen Teil der einer Arbeitsgruppe übertragenen Aufgabe. Im Zuge dieser Arbeit wird auch die Gestaltung der Reparaturkarte neu überprüft werden.

7137

Überziehen der Spannschlösser der Enteiserklappenkabel mit einem Gummischlauch. Dieser Vorschlag ist nicht neu. Die gleiche Idee, Spannschlösser nebeneinander liegender Kabel mit Schutzhüllen zu umgeben lag auch dem Vorschlag 7767 zu Grunde, der in Nr. 77 der "Guten Idee" prämiert wurde.

7618

Zusätzliche Beschriftung der Caravelle-Flugzeuge. Die vorgeschlagene zusätzliche Beschriftung, die alle unsere Flugzeuge an der Rumpfnase tragen, wird auch auf den Cara-

velle-Flugzeugen aufgemalt. Da aber diese Flugzeuge nicht der Swissair, sondern dem SAS gehören, musste vorgängig der Bemalung die Eigentümerin konsultiert werden, was in der Zwischenzeit geschehen ist. Auch die notwendigen Vorarbeiten sind schon seit längerer Zeit abgeschlossen.

7692

Ändern der Holzgriffe an den Türen im neuen Schulhaus. Das Abändern dieser Griffe ist bereits vorgesehen, wobei entweder die Kanten mehr abgestossen oder die oberen Grifflflächen mit einer abgerundeten Leiste überdeckt werden.

7753

Lagerhaltung von Filterblech. Die Lagerung von Filterblech lohnt sich nicht. Die Zahl der Filter, deren Blech zu ersetzen ist, beträgt pro Jahr durchschnittlich kaum 10 Stück.

7774

Die Verwendung von weicherem Material für die Anfertigung der Scheuerbleche bei den Triebwerken der Kolbenmotor-Flugzeuge ist einerseits nicht zulässig und würde andererseits vermehrt zu Scheuerstellen führen. Die gegenwärtig bestehende Version wurde durch das DACO-Bulletin 294 vom 31.10.58 angeordnet und eine Änderung müsste bei einem eventuellen Verkauf der Flugzeuge zwangsläufig zu Schwierigkeiten mit den FAA führen.

---

Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden :

5795 Reparatur defekter Rohrsiebe  
6502 Magnetantrieb  
7100 Wechsel des Fault Detector Panels  
7011 Abgabe von Nightbags  
7530 Isolation der Breeze-Schläuche

---

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

815/1464/1585/2528/2561/4247/4407/4625/4748/4847/  
4954/5111/5861/5977/6052/6071/6087/6124/6226/6234/  
6254/6311/6639/6642/6702/6801/6839/6860/6874/6894/  
6895/7006/7007/7018/7027/7046/7047/7050/7051/7075/  
7085/7102/7110/7117/7120/7124/7125/7133/7161/7170/  
7172/7173/7201/7205/7208/7209/7536/7566/7579/7590/  
7625/7659/7680/7682/7700/7734/7737/7776/7780/7797/  
7798/7812/7840/7845/7847.

# SWISSAIR

## Freizeit- Organisation

Redaktion: O. Ritter  
AVOR, Dept. IV  
Redaktionsschluss  
jeweils am 8. des Monats



Der Zentralvorstand des FPS, die Clubvorstände und die Redaktion wünschen allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair recht frohe Festtage und im neuen Jahre alles Gute.

### Zentralvorstand

Wir machen alle Besucher unserer Freizeitanlage darauf aufmerksam, das unser Platzwart Herr R. Böniger von 13. Dezember 1960 - 8. Januar 1961 seine wohlverdienten Ferien bezieht und die Anlage aus diesem Grunde während dieser Zeit geschlossen bleibt. Der Familie Böniger wünschen wir recht schöne Ferientage.

### HC Swissair.....

die Ueberraschung des Tages hiess es im "Sport" vom 14. Nov. 1960. Unser Klub nahm am Eröffnungsturnier der stadtzürcherischen Hallenhandballmeisterschaft teil. Die Mannschaft schlug sich grossartig, belegte sie doch im Schlussklassement den dritten Rang hinter HC Wollishofen und Grasshoppers..

Es war erfreulich, wie die Mannschaft spielte, schlug sie doch einen Nat. Liga B Klub sowie einige 1. Ligavertreter. Hoffen wir, dass die Hallenmeisterschaft ebenso erfolgreich abgeschlossen werden kann. Unser erstes Spiel gewannen wir gegen HC Maag Zahnräder 14:4. Die letzten Meisterschaftsspiele finden an folgenden Daten statt :

So. 08. Jan. 11.30 Uhr Gessnerallee  
gegen TV Oberstrass II

So. 29. Jan. 11.30 Uhr Gessnerallee  
gegen kathol. Ballsportklub.

E. Gonseth

### OL-Gruppe Swissair

Saisonschluss bei den Orientierungsläufern.

Es ist unseren beiden Kameraden, Alfred Hürlimann und Hans Ried zu verdanken, dass die Saison 1960 einen sehr schönen Abschluss genommen hat.

Am 1. Dezember führten sie uns hinaus ins Hagenholz. Es war für jeden Teilnehmer ein Genuss, im mondbeschie-

Dez. 60/41

nenen Wald und zwischen den mit Raureif geschmückten Bäumen die auf originellste Art getarnten Posten zu finden. Der Schreibende ist überzeugt, dass jeden Läufer der Ernst des Wettkampfes verliess und einem beglückenden Gefühl Platz machte.

Leider wurde die grosse Mühe der Veranstalter, durch eine schwache Beteiligung, nicht sehr hoch belohnt.

Dass die beiden Organisatoren uns nach dem Lauf mit Nüssen und Süssigkeiten noch einen fröhlichen Santiklauschmaus boten, war für uns eine weitere freudige Ueberraschung.

Der Rückblick auf die Tätigkeit unserer Gruppe im scheidenden Jahr ist recht erfreulich. Gute Besuche der Trainingsläufe und vor allem häufiges Mitmachen am den immer wieder schönen Wettkämpfen brachten uns einige beachtenswerte Erfolge. Wenn auch in der ganzen Saison nur ein Sieg (Walter Köppel am Zürcher Nacht-OL) registriert werden konnte, so wäre doch eine lange Liste von sehr guten Rängen zu publizieren.

Ermutigt durch die schönen Resultate hoffen wir, dass alle diejenigen, die sich für unseren Sport interessieren noch viel mehr an unseren Trainings erscheinen und auf diese Weise mit uns die immer neuen spannenden Momente vom Geheimnis der Laufroute und Resultaten geniessen können.

Ab Januar 1961 trainieren wir wieder alle Donnerstage mit Ausgangspunkt Swissair-Freizeitanlage Buchwiesen 18.30 Uhr (oder nach spezieller Mitteilung).

Lassen wir es also im 1961 nicht nur beim Vorsatz bleiben, sondern sichern uns von Anfang an mit eifrigem Mitmachen Gesundheit und Freude durch frohes Bewegungsspiel in freier Natur.

Der 3. grosse Swissair OL findet am Samstag den 11. März 1961 statt.

Allen unseren Freuden entbieten wir die besten Wünsche für das neue Jahr.

E. Rosser

Fussball - Club SWISSAIR

Mit einem voll gestopften Sack feinsten Leckerbissen und einem ebenso prall gefassten Sack Ermahnungen war am 2. Dezember der Samiklaus bei den Fussballern zu Gast. Etliche Herren waren im Strafregister des gestrengen Herrn eingeschrieben und mussten ihm versprechen, sich im Laufe des nächsten Jahres zu bessern. Bevor der Samiklaus seine Gaben verteilte, erinnerte er seine Spieler, dass der Kameradschaftsgeist in der neuen Saison gefördert werden müsse.

Am 10. Dezember ist im Firmenfussball "Ende Feuer" geblasen worden und deshalb haben wir bis auf weiteres das Training eingestellt. Voraussichtlicher Wiederbeginn des Training ist am 8. Februar 1961.

Des Fussball-Club wünscht allen Ehren- Passiv- und Aktivmitgliedern sowie den zahlreichen Fussballfreunden frohe Festtage und ein gutes 1961.

Ranglistenstand am 10.12.60 (Vorrunde)

Serie A

1.) Swissair I	8	5	2	1	24:15	12
2.) SRO I	7	5	1	1	36:13	11
3.) Maag Zahnr.	9	4	3	2	27:21	11
4.) Hota	7	3	4	-	21:13	10
5.) Bankverein	8	2	3	3	22:29	6
6.) Brown Boveri	7	3	-	4	16:21	6
7.) NCR I	7	2	-	5	12:29	4
8.) MFO I	9	-	1	8	13:30	1

Serie C

1.) BBC	8	Sp.	13	Pkt.
2.) Micafil	6	Sp.	11	Pkt.
3.) Swissair II	7	Sp.	8	Pkt.
4.) Schulthess	7	Sp.	5	Pkt.
5.) Kant. Verwalt.	6	Sp.	4	Pkt.
6.) Volksbank	5	Sp.	3	Pkt.
7.) BP Benzin + Petrol	5	Sp.	0	Pkt.

HR. Widmer